Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 23.

(Nr. 8648.) Vertrag zwischen Preußen, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Coburg-Gotha und Schwarzburg-Sondershausen wegen Herstellung einer Eisenbahn von Erfurt über Arnstadt, Plaue und Suhl nach Grimmenthal und Ritschenhausen. Vom 8. Februar 1879.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Meiningen, Seine Hoheit der Herzog zu Sachsen-Coburg und Gotha und Seine Durchlaucht der regierende Fürst zu Schwarzburg-Sondershausen haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Herstellung einer Eisenbahn von Erfurt über Arnstadt, Plaue und Suhl nach Grimmenthal und Ritschenhausen zum Anschlusse an die Werra-Bahn und die Meiningen-Schweinfurter Eisenbahn zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:
Allerhöchstihren Geheimen Baurath Ernst Grüttefien und
Allerhöchstihren Regierungsrath Ludwig Sipman,

Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Meiningen:
Höchstihren Staatsrath Dr. jur. Heim,

Seine Hoheit der Herzog zu Sachsen-Coburg-Gotha:
Höchstihren Geheimen Staatsrath Leopold Braun

und

Seine Durchlaucht der regierende Fürst zu Schwarzburg-Sondershausen:
Höchstihren Geheimen Staatsrath Rudolf von Wolffersdorff,

welche unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation nachstehenden Staatsvertrag abgeschlossen haben.

Ausgegeben zu Berlin den 12. Juni 1879.

Artikel I.

Die Herzoglich Sachsen-Meiningensche, die Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische und die Fürstlich Schwarzburg-Sondershausensche Regierung gestatten der Königlich Preußischen Regierung für eigene Rechnung oder durch einen Privat-Unternehmer auch innerhalb Ihrer, der genannten drei Regierungen, Staatsgebiete eine Eisenbahn zu bauen und zu betreiben, welche von Erfurt über Arnstadt, Plaue, Gräfenrode, Zella und Suhl nach den Stationen Grimmenthal und Ritschenhausen der Werra-Bahn beziehungsweise der Meiningen-Schweinfurter Eisenbahn führt.

Artikel II.

Für den Fall, daß die Königlich Preußische Regierung den Bau und Betrieb der Bahn einem Privat-Unternehmer überträgt, werden demselben die übrigen betheiligten Regierungen für die innerhalb Ihrer Staatsgebiete belegenen Strecken gleichfalls die erforderliche Konzession ertheilen. Es soll indeß der Unternehmer sein Domizil und den Sitz der Verwaltung in Preußen zu nehmen haben und das allgemeine gesetzliche Aufsichtsrecht über das Unternehmen lediglich von der Königlich Preußischen Regierung ausgeübt werden.

Die Konzessionsertheilung erfolgt in diesem Falle nach Maßgabe dieses Vertrages und im Uebrigen unter den in Preußen neuen Eisenbahn-Unternehmungen gegenüber üblichen Bedingungen.

Artikel III.

Die Bahn soll bei Erfurt mit der demnächst dort mündenden Sangerhausen-Erfurter, sowie eventuell auch mit der Thüringischen und Nordhausen-Erfurter Eisenbahn, bei Grimmenthal mit der Werra-Bahn und bei Ritschenhausen mit der Meiningen-Schweinfurter Eisenbahn in unmittelbare Schienenverbindung gebracht werden. Ob für die Bahn auf der Strecke von Erfurt bis Plaue eine direkte selbstständige Linie zu wählen oder aber ob es angängig sein wird, auf dieser Strecke eine Mitbenutzung der bereits vorhandenen, beziehungsweise im Bau befindlichen Bahnstrecken Erfurt-Dietendorf, Dietendorf-Arnstadt und Arnstadt-Ilmenau der Thüringischen Eisenbahngesellschaft eintreten zu lassen, bleibt der Entschließung der Königlich Preußischen Regierung und eventuell einer desfallsigen besonderen Verständigung mit der genannten Gesellschaft und den an dem Thüringischen Eisenbahn-Unternehmen betheiligten Staatsregierungen vorbehalten.

Im Uebrigen soll sowohl die Feststellung des gesammten Bauprojekts für die den Gegenstand dieses Vertrages bildende Eisenbahn, als auch die Prüfung der anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen, lediglich der Königlich Preußischen Regierung, welche übrigens sowohl bezüglich der Trace der Bahn, wie bezüglich der Anlegung von Stationen und Haltestellen in den einzelnen Staatsgebieten etwaige besondere Wünsche der betreffenden Regierungen thunlichst berücksichtigen wird, zustehen. Jedoch bleibt die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauprojekte, soweit diese die Herstellung von Wegeübergängen, Brücken, Durchlässen, Flußkorrekturen, Vorfluthanlagen und Parallelwegen betreffen, nebst der baupolizeilichen Prüfung der Bahnhofsanlagen jeder Regierung innerhalb Ihres Gebietes vorbehalten.

Sollte demnächst nach Fertigstellung der Bahn in Folge eintretenden Bedürfnisses die Anlage neuer Wasserdurchlässe, Staats- oder Vicinalstraßen, welche die projektirte Eisenbahn kreuzen, von den einzelnen Landesregierungen angeordnet oder genehmigt werden, so wird zwar Preußischer Seits gegen die Ausführung derartiger Anlagen keine Einsprache erhoben werden, es müssen aber in derartigen Fällen von der betreffenden Landesregierung alle erforderlichen Maßregeln getroffen werden, damit weder durch die neue Anlage der Betrieb der Eisenbahn gestört wird, noch auch daraus der Eisenbahnverwaltung ein anderer Aufwand erwächst, als der für die Bewachung der neuen Uebergänge.

Artikel IV.

Der Königlich Preußischen Regierung bleibt freigestellt, dem Bahnkörper und den Kunstbauten die für zwei Geleise erforderlichen Abmessungen geben und zur Ausführung des zweiten Geleises nach eigenem Ermessen schreiten zu lassen.

Die Spurweite der Geleise soll 1,435 Meter im Lichten der Schienen betragen, auch die Ausführung der Bahn und das gesammte Betriebsmaterial in Gemäßheit der auf Grund des Artikels 42 der Reichsverfassung vom Bundesrathe beschlossenen oder noch zu beschließenden Normen für die Konstruktion und die Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands für den durchgehenden Verkehr derartig eingerichtet werden, daß die Transportmittel auf die angrenzenden Bahnen ungehindert übergehen können.

Artikel V.

Die Erwerbung des zur Bahnanlage nöthigen Grundes und Bodens und die etwa erforderliche vorübergehende Benutzung fremder Grundstücke geschieht, soweit eine gütliche Vereinbarung unter den Betheiligten nicht zu erreichen ist, in jedem der Staatsgebiete nach den Bestimmungen des dort geltenden Expropriationsgesetzes. Jede der betheiligten Regierungen wird dem Bahnunternehmer für Ihr Gebiet das Expropriationsrecht rechtzeitig ertheilen.

Es übernimmt übrigens die Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische Regierung — in Anerkennung der mit der Bahnanlage für die betreffenden Theile Ihres Staatsgebietes verknüpften Vortheile — hierdurch die Verpflichtung, für den Bau der Bahn auf der Strecke von Plaue bis Grimmenthal den erforderlichen Grund und Boden innerhalb Ihres Landesgebietes nach Maßgabe der nachstehenden näheren Bestimmungen der Bahnverwaltung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Die Verpflichtung erstreckt sich auf das gesammte, zur Herstellung der Bahn, einschließlich des künftig anzulegenden zweiten Geleises, der Bahnhöfe und aller sonstigen Anlagen, sowie auf das für Seitenentnahmen, Parallelwege, Sicherheitsstreifen, Gewinnung von Baumaterialien, Lagerplätze, Korrektionen von Wegen oder Wasserläufen ꝛc. nach den genehmigten Bauplänen oder nach den Bestimmungen der Landespolizeibehörden erforderliche oder zum Schutze der benachbarten Grundstücke, zur Verhütung von Feuersgefahr ꝛc. für nothwendig erachtete, der Expropriation unterworfene Grundeigenthum mit Einschluß von Rechten und Gerechtigkeiten.

Die Ueberweisung des Grundeigenthums nebst Rechten und Gerechtigkeiten soll dergestalt unentgeltlich erfolgen, daß von dem Eisenbahn-Unternehmer auch

Kultur- und Inkonvenienz-Entschädigungen nicht zu tragen und die zu erwerbenden resp. zu enteignenden Grundstücke frei von Pfandrechten, sowie frei von allen dinglichen Lasten und Abgaben in das Eigenthum desselben übergehen.

Dem Eisenbahn-Unternehmer sollen in dieser Beziehung nur die Kosten der Vermessung, Versteinung und Uebereignung zur Last fallen, jedoch sind ihm bei der Enteignung und Uebereignung Sporteln und Stempelgebühren nicht aufzuerlegen.

Der Eisenbahn-Unternehmer wird spätestens binnen drei Monaten nach Genehmigung des Bauplans in einer Flur einen Auszug aus diesem Plane vorlegen, welcher die zu erwerbenden, resp. zu enteignenden Grundstücke nach ihrer katastermäßigen oder sonst üblichen Bezeichnung und Größe, deren Eigenthümer nach Namen und Wohnort, ferner die landespolizeilich angeordneten Anlagen, sowie wo nur eine Belastung von Grundeigenthum in Frage steht, die Art und den Umfang dieser Belastung zu enthalten hat.

Binnen acht Wochen nach Vorlage dieses Auszuges ist der Eisenbahn-Unternehmer in den Besitz der zu erwerbenden Grundstücke zu setzen. Ist innerhalb dieser Frist die Ueberweisung nicht erfolgt, so steht der Eisenbahnverwaltung die Befugniß zu, ohne Weiteres die gesetzliche Expropriation zu beantragen. Der im Expropriationswege für den Grunderwerb ꝛc. erwachsende Aufwand einschließlich der Kosten des Verfahrens ist der Eisenbahnverwaltung alsdann zu ersetzen.

Der Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen Regierung bleibt es freigestellt, wegen der Uebertragung dieser Verpflichtungen auf die von der Bahnlinie berührten Gemeinden ꝛc. mit Letzteren Sich zu verständigen, Sie bleibt indeß auch für den Fall einer derartigen Uebertragung für die Erfüllung der Verpflichtungen Ihrerseits dem Bahnunternehmer verhaftet, welcher sich dieserhalb auch lediglich an die genannte Staatsregierung zu wenden hat.

Innerhalb des Schwarzburg-Sondershausenschen Staatsgebietes wird dasjenige zur Bahnanlage erforderliche Terrain, welches zu den Waldungen des Fürstlichen Kammergutes gehört, dem Eisenbahn-Unternehmer nach Maßgabe des Schwarzburg-Sondershausenschen Expropriationsgesetzes unentgeltlich abgetreten werden.

Artikel VI.

Die Genehmigung der Tarife sowie die Feststellung und Abänderung der Fahrpläne erfolgt — unbeschadet der Zuständigkeit des Reichs — durch die Preußische Regierung unter thunlichster Berücksichtigung der Wünsche der betheiligten Regierungen. Es sollen übrigens zwischen Erfurt und Grimmenthal bezw. Ritschenhausen in jeder Richtung außer den für den Güterdienst erforderlichen Zügen täglich mindestens zwei Züge mit Personenbeförderung eingerichtet werden, auch in den Tarifen für die Strecken in den fremden Staatsgebieten keine höheren Einheitssätze in Anwendung kommen, als für die Strecke im Königlich Preußischen Gebiete.

Artikel VII.

Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der in die einzelnen Staatsgebiete entfallenden Bahnstrecken den betreffenden Landesregierungen vorbehalten. Die an der Bahnstrecke in den einzelnen Staatsgebieten zu errichtenden Hoheitszeichen sollen nur die der betreffenden Landesregierung sein.

Artikel VIII.

Die Handhabung der Bahnpolizei erfolgt durch das Eisenbahnpersonal nach Maßgabe des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands.

Die Handhabung der allgemeinen Sicherheitspolizei liegt hinsichtlich der in die einzelnen Staatsgebiete entfallenden Bahnstrecken den betreffenden Organen der Territorial-Regierung ob. Dieselben werden den Bahnpolizeibeamten auf deren Ansuchen bereitwillig Unterstützung leisten.

Die in den verschiedenen Staatsgebieten stationirten Bahnpolizeibeamten sind auf Präsentation der Bahnverwaltung bei der kompetenten Behörde des betreffenden Staates in Pflicht zu nehmen.

Unterthanen der einen Regierung, welche dauernd in dem Gebiete einer anderen betheiligten Regierung stationirt sind, erleiden dadurch keine Aenderung des Unterthanenverhältnisses.

Die Beamten der Bahn sind ohne Unterschied des Orts der Anstellung rücksichtlich der Disziplin lediglich ihren Dienstvorgesetzten bezw. den Aufsichtsorganen der Königlich Preußischen Staatsregierung, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Bei der Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern und sonstigen dergleichen Unterbeamten der Bahn soll innerhalb der einzelnen Staatsgebiete auf Angehörige der letzteren vorzugsweise Rücksicht genommen werden, falls qualifizirte Militäranwärter, unter welchen die betreffenden Staatsangehörigen gleichfalls den Vorzug haben, zur Besetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind.

Artikel IX.

Der Eigenthümer der Bahn, mag dieses nun der Preußische Staat selbst oder ein Privatunternehmer sein, hat wegen aller Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß der Bahnanlage oder des Bahnbetriebes gegen ihn geltend gemacht werden möchten, der Gerichtsbarkeit und, insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen, auch den Landesgesetzen desjenigen Staates, auf dessen Gebiete die dabei in Betracht kommende Bahnstrecke liegt, sich zu unterwerfen.

Den kontrahirenden Regierungen bleibt vorbehalten, den Verkehr zwischen Ihnen und der Bahnverwaltung, sowie die Handhabung der Ihnen über die betreffenden Bahnstrecken zustehenden Hoheitsrechte — eine Jede für Ihr Gebiet — einer Behörde oder einem besonderen Kommissarius zu übertragen.

Diese Behörden resp. Kommissarien haben die Beziehungen ihrer Regierungen zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten, die nicht zum direkten Einschreiten der kompetenten Polizei- oder Gerichtsbehörden geeignet sind.

Die Eisenbahnverwaltung hat sich bei Angelegenheiten territorialer Natur, welche hiernach von diesen Behörden oder Kommissarien ressortiren, an dieselben zu wenden.

Artikel X.

Bezüglich der Besteuerung des Bahnunternehmens soll es für den in das Herzoglich Sachsen-Meiningensche Staatsgebiet entfallenden Bahntheil bei den jetzt dort bestehenden landesgesetzlichen Bestimmungen bewenden.

Für das Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische und für das Fürstlich Schwarzburg-Sondershausensche Staatsgebiet wird Folgendes vereinbart:

1. Falls und so lange die Bahn im Eigenthum und Betriebe der Königlich Preußischen Regierung sich befindet, wird der Betrieb von den betheiligten Hohen Regierungen weder mit einer Gewerbesteuer noch mit einer anderen Staatsabgabe belegt werden; auch soll die Bahn mit allem Zubehör von der Grundsteuer befreit sein.

2. Falls die Herstellung und der Betrieb der Bahn einem Privatunternehmer übertragen wird, soll der Letztere eine jährliche Abgabe entrichten, welche der im Königreich Preußen zufolge der Gesetze vom 30. Mai 1853 und 21. Mai 1859, sowie der dazu noch etwa ergehenden abändernden und ergänzenden Bestimmungen vom Reinertrage der Privateisenbahnen zu erlegenden Abgabe entspricht. Die Königlich Preußische Regierung wird den Abgabenbetrag für die ganze Bahn berechnen, feststellen und nach Maßgabe der Längenausdehnung der in den betreffenden Gebieten belegenen Strecken berechnen, auch den Repartitionsplan den übrigen betheiligten Regierungen mittheilen. Der Unternehmer hat demnächst die bezüglichen Antheile an die betreffenden Einnahmestellen abzuführen.

Einer anderweiten staatlichen Einkommensteuer oder staatlichen Gewerbesteuer soll dagegen auch in diesem Falle die in Rede stehende Eisenbahn in keinem der beiden Staatsgebiete unterworfen, auch eine Konzessionssteuer von dem Unternehmen nicht erhoben werden.

Artikel XI.

Ein Recht auf den Erwerb der in die einzelnen Staatsgebiete entfallenden Bahnstrecken wollen die betheiligten drei Staatsregierungen, falls und so lange die Bahn im Eigenthum oder Betriebe des Preußischen Staates sich befindet, nicht in Anspruch nehmen. Erfolgt dagegen der Bau und Betrieb durch einen Privatunternehmer, so bleibt den kontrahirenden Staatsregierungen, einer Jeden für Sich, das Recht vorbehalten, die in Ihren Gebieten belegenen Bahnstrecken nach Maßgabe des Preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 anzukaufen. Durch eine etwaige derartige Erwerbung des Eigenthums einzelner Bahnstrecken seitens der betreffenden Territorial-Regierungen soll indeß die Einheitlichkeit des Unternehmens nicht beeinträchtigt werden. Die Herzoglich Sachsen-Meiningensche, die Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische und die Fürstlich Schwarzburg-Sondershausensche Regierung verpflichten Sich demgemäß, auch in diesem Falle den Betrieb und die Verwaltung der auf Ihren Gebieten belegenen Theile der Bahn demjenigen Betriebsunternehmer zu übertragen bezw. zu belassen, welcher den Betrieb und die Verwaltung der auf Preußischem Gebiete belegenen Strecke der Bahn führen wird.

Artikel XII.

Sollte die Ausführung der ganzen Bahn von Erfurt nach Grimmenthal und Ritschenhausen auf Schwierigkeiten stoßen, so soll es der Königlich Preußischen Regierung freistehen, zunächst nur das Stück von Grimmenthal nach Suhl, sei es für eigene Rechnung, sei es durch einen geeigneten Privatunternehmer, zur

Ausführung bringen zu lassen. Die Ausrüstung und der Betrieb dieser Theilstrecke, welcher auch einer der angrenzenden Bahnverwaltungen übertragen werden kann, soll alsdann bis zur demnächstigen Fertigstellung der ganzen Bahn nach Maßgabe der für Bahnen untergeordneter Bedeutung vom Bundesrathe festgestellten Normen erfolgen dürfen; es wird indeß auch in diesem Falle bezüglich der Steigungs- und Krümmungsverhältnisse die Tracirung der Theilstrecke von vornherein derart erfolgen, daß dieselbe demnächst nach Ergänzung der erforderlichen Erd- und Brückenarbeiten, Verstärkung des Oberbaues, Ergänzung der Bahnhofsgeleise und Bahnhofshochbauten in die Durchgangslinie Grimmenthal bezw. Ritschenhausen-Erfurt ohne Schwierigkeiten aufgenommen werden kann.

Artikel XIII.

Für den Fall der Abtretung des Preußischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preußischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Artikel XIV.

Gegenwärtiger Vertrag soll allerseits zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt werden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden thunlichst bald erfolgen.

Dessen zu Urkund ist gegenwärtiger Vertrag vierfach ausgefertigt, von den Bevollmächtigten unterschrieben und mit deren Insiegel versehen worden.

So geschehen und vollzogen Berlin, den 8. Februar 1879.

(L. S.) Ernst Grüttefien.
(L. S.) Ludwig Sipman.
(L. S.) Dr. Friedrich Heim.
(L. S.) Leopold Braun.
(L. S.) Rudolf von Wolffersdorff.

Vorstehender Vertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

Bekanntmachung.

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872 (Gesetz-Samml. S. 357) sind bekannt gemacht:

1) der unterm 20. März Allerhöchst vollzogene Tarif, nach welchem die Abgabe für die Benutzung des fiskalischen Lastenkrahns und der Denisonschen Waagemaschine im Hafen zu Memel bis auf Weiteres zu entrichten ist, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Königsberg Nr. 21 S. 112/113, ausgegeben den 22. Mai 1879;

2) der Allerhöchste Erlaß vom 31. März 1879, durch welchen genehmigt worden ist, daß bei der Erwerbung der Behufs Ausführung von Verbesserungen der märkischen Wasserstraßen: I. Hohensaaten-Spandau-Berlin und zwar: 1) Finow-Kanal, 2) Oranienburger Kanal, 3) Havelstrecke zwischen dem Finow- und dem Oranienburger Kanal, 4) Havelstrecke von Pinnow bis zur Einfahrt in den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal; II. Wasserverbindung von Berlin nach dem Plauer Kanal bezw. bis zur Elbe; III. Spree: 1) vom Dämeritzsee bis Cöpenick, 2) Rüdersdorfer Gewässer von dem Kalksee bis zum Dämeritzsee, zur dauernden oder vorübergehenden Benutzung nothwendigen Grundstücke das Enteignungsrecht zur Anwendung gebracht werde, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Potsdam Nr. 18 S. 169, ausgegeben den 2. Mai 1879;

3) der Allerhöchste Erlaß vom 2. April 1879, durch welchen dem Kreise Teltow das Recht zur Erhebung des Chausseegeldes auf der Chaussee vom Bahnhofe Trebbin der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn nach dem Bahnhofe Mahlow der Berlin-Dresdener Eisenbahn und weiter bis zur Berlin-Zossener Provinzial-Chaussee verliehen worden ist, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Potsdam Nr. 18 S. 169, ausgegeben den 2. Mai 1879;

4) der Allerhöchste Erlaß vom 7. April 1879, durch welchen genehmigt worden ist, daß bei der Zuschüttung des Königsgrabens in Berlin das Enteignungsrecht zur Anwendung gelangt, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Potsdam und der Stadt Berlin Nr. 20 S. 205, ausgegeben den 16. Mai 1879.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der vormaligen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (unter Reichsverwaltung).